



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 98]
No. 98]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, जून 19, 2003/ज्येष्ठ 29, 1925
NEW DELHI, THURSDAY, JUNE 19, 2003/JYAISTHA 29, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 16 जून, 2003

सं० टीएएमपी/14/2003-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों की एक विशेष योजना आरम्भ करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी /14/2003-सीएचपीटी

आदेश

(जून 2003 के 5 वें दिन पारित)

यह प्रकरण मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों की विशेष योजना आरम्भ करने हेतु चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव के पक्ष में निम्नलिखित मुख्य बिंदु बनाए हैं :-

- (i) भारत सरकार ने घोषणा की है कि चेन्नई पत्तन को पूर्वी तट पर एक केन्द्रीय पत्तन के रूप में विकसित किया जाना है। केन्द्रीय पत्तन बनने के लिए, कन्टेनर टर्मिनल को मुख्य मार्ग के पोतों के काम आना चाहिए और न केवल भीतरी क्षेत्रों से कार्गो को आकर्षित करना चाहिए बल्कि समूचे भारत में स्थित आईसीडी के साथ साथ पड़ोसी पत्तनों और देशों से भी कार्गो को आकर्षित करना चाहिए।
- (ii) चेन्नई पत्तन में पोत संबंधी प्रभार पड़ोसी अन्तर्राष्ट्रीय पोतों की तुलना में बहुत ऊँचे हैं। वे दुबई, सिंगापुर और कोलम्बो पत्तनों में देय प्रभारों की तुलना में क्रमशः लगभग 4.6, 3.2 और 3.5 गुना है। मुख्य मार्ग के पोतों को चेन्नई आकर्षित करने के मार्ग में यह एक मुख्य बाधा है।

- (iii) चेन्नई मुख्य अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री मार्ग से लगभग 600 नॉटिकल मील दूर है। आकलन किया गया है कि एक पोत को मोड़ पर आने वाली लागत की भरपाई 300 टीईयू के अतिरिक्त पार्सल से की जा सकती है। मुख्य मार्ग के पोतों को चेन्नई की ओर मोड़ने के लिए, मुख्य मार्ग के पोतों के लिए अनुकूल वातावरण की सर्जना करनी होगी।
- (iv) पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी प्रभार के रूप में प्रति टीईयू औसत लागत मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए रु. 634.84 प्रति टीईयू परिकलित होती है और सहायक पोतों के लिए रु. 308.14 प्रति टीईयू परिकलित होती है जिसका अर्थ है कि चेन्नई पत्तन पर बुलाने पर मुख्य मार्ग पोतों पर प्रति टीईयू अधिक लागत आती है।
- (v) यहाँ यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि टूटीकूरिन पत्तन व्यास ने भी मुख्य मार्ग पोतों को आकर्षित करने के लिए एक विशेष पैकेज शुल्क निर्धारित किया है।

2.2 इस पृष्ठ भूमि में, सीएचपीटी ने आरम्भ में पत्तन की ओर मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों को आकर्षित करने के लिए पोत संबंधी प्रभारों के अन्तर्गत एक विशेष योजना आरम्भ करने का प्रस्ताव दिया है। उसने बताया है कि प्रस्तावित योजना से सहायक पोतों पर कोई दुःप्रभाव नहीं पड़ेगा। प्रस्तावित योजना में निम्नलिखित का समावेश है :-

- (i) पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी प्रभार दोनों को मिलाकर अधिकतम सीमा 14500 अमरीकी डालर निर्धारित कर दी जाए। गोदी भाड़ा प्रभार वर्तमान दर-मान में निर्धारित दरों के अनुसार ही वसूल करने का प्रस्ताव है।
- (ii) इस योजना में समाविष्ट लाभ प्राप्त करने के लिए पत्तन की एक वर्ष में न्यूनतम 40 बार यात्रा तो करनी ही होगी।
- (iii) यदि कोई नौवहन कम्पनी / नौवहन कम्पनियों का कोई संघ ये सुविधाएं प्राप्त करने का इच्छुक है तो वह अपेक्षित सेवा की घोषणा करे, मार्ग को रेखांकित करें और इस बात का वचन दे कि वह पत्तन की एक वर्ष में न्यूनतम 40 बार यात्रा तो अवश्य करेगा।
- (iv) मुख्य मार्ग पोत का अभिप्राय होगा वह पोत या सेवा जिसकी यात्रा, पूर्व या पश्चिम में, अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री मार्ग में एक प्रमुख केन्द्रीय पत्तन से भी आगे होती हो। इसने विशेष रूप से अधिसूचित किया है कि पूर्व की ओर यात्राओं को तान्जुंग पेल्लेपास (मलेशिया में), वेस्ट पोर्ट और सिंगापुर से आगे और पश्चिम की ओर दुबई और सलालाह से आगे जाना चाहिए। विशिष्ट मार्गों में ऊपर बताए गए केन्द्रीय पत्तनों से आगे (पोत / सेवा की) कम से कम पत्तन पर उपस्थिति अवश्य होनी चाहिए।
- (v) वास्तविक पत्तन देयों और मार्गदर्शी प्रभारों और 14500 अमरीकी डालरों के बीच अन्तर के लिए पोत के लंगर डालने से पहले बंध पत्र दिए जाने की आवश्यकता है ताकि नौवहन कम्पनी या उसका कोई संघ सेवाएं आरम्भ होने से एक वर्ष के भीतर 40 यात्राएं पूरी नहीं करता या योजना के समाप्त होने से पहले की अवधि में, उसके समानुपातिक यात्राएं पूरी नहीं करता है तो पत्तन इस प्रकार प्रदत्त गारंटी को भुना सके। यह बंध पत्र समुद्री-यात्रा आरम्भ करने की तिथि से भुनाने की तिथि तक की अवधि हेतु 15% की दर से या टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दर पर ब्याज वसूलने की सुविधा भी प्रदान करेगा। इस प्रकार सेवा में लगे पोत की, पत्तन से निकासी लेने से पहले, पत्तन की वास्तविक देयताओं और मार्गदर्शी प्रभारों का अधिकतम 14,500 अमरीकी डालर के अधीन भुगतान करना होगा।
- (vi) यह योजना टीएएमपी द्वारा अनुमोदन की अधिसूचना की तिथि से एक माह बाद प्रचालन में आएगी और उसके बाद एक वर्ष की अवधि तक वैध रहेगी।

2.3. इस प्रस्ताव को सीएचपीटी के न्यासी मंडल ने दिनांक 24.1.2003 को हुई एक बैठक में अनुमोदन प्रदान किया।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव को सीएचपीटी में निजी कन्टेनर टर्मिनल प्रचालक और संबंधित पत्तन उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनके अभिमत के लिए अग्रेषित कर दिया गया। उनसे प्राप्त अभिमतों को सीएचपीटी की ओर फीडबैक सूचना के रूप में अग्रेषित कर दिया गया।

4.1. इस प्रकरण पर चेन्नई स्थित सीएचपीटी परिसर में दिनांक 29 अप्रैल 2003 को एक संयुक्त सुनवाई हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

4.2. संयुक्त सुनवाई में उपयोगकर्ताओं की मांगों को स्वीकार करते हुए सीएचपीटी ने, अधिक से अधिक कन्टेनर पोतों तक पहुँचने हेतु योजना की संभावना को व्यापक करने के लिए, उच्चतम दरों में कमी करने और रियायती दरों को विभिन्न स्तरों में आरम्भ करने के मामले की समीक्षा करने का आश्वासन दिया।

4.3. उपयोगकर्ताओं को परामर्श दिया गया कि यदि उनका कोई सुझाव / अभिमत है तो वह उसे सीएचपीटी को दे दें।

5. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में सुनिश्चित किया गया था, सूचना मिली है कि सीएचपीटी ने 6 मई 2003 को उपयोगकर्ताओं से और आगे परामर्श किया और उसने अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। संशोधित प्रस्ताव की विषय वस्तु निम्नानुसार है :-

(i) वर्तमान में, पत्तन किसी भी रियायत के लिए केवल मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों पर विचार कर रहा है।

(ii) टूतिकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) द्वारा प्रस्तावित रियायतों के अनुरूप दो चरणों की उच्चतम दर प्रणाली तैयार की गई है। दो चरणों की उच्चतम दर प्रणाली निम्नानुसार है :-

क्रम सं.	विवरण	दर
(क)	26509 जीआरटी से कम के पोत	11,500 अम.डालर
(ख)	26509 जीआरटी से अधिक के पोत	14,500 अम.डालर

(iii) पहली यात्रा आरम्भ होने की तिथि से एक वर्ष के भीतर नौवहन कंप. के संघ / संयुक्त सेवा भागीदारों को कम से कम 40 यात्राएं अवश्य पूरी करनी पड़ेंगी।

(iv) नौवहन कम्पनियाँ या तो दर-मान और जीआरटी के अनुसार पत्तन देयताओं और मागदर्शी प्रभार का पूरा भुगतान करेंगी या पोत के लंगर डालने के समय अधिकतम देय राशि का भुगतान करेंगी और वास्तविक देय राशि और लागू उच्चतम राशि के बीच अन्तर के लिए बैंक गारंटी प्रस्तुत करेंगी। वर्ष के अन्त में या 40 यात्राएं पूरी हो जाने पर, इनमें से जो भी पहले हो, इस प्रकार प्रस्तुत गारंटी उसके भुनाए बिना लौटा दी जाएगी या पोतों के विषय में उच्चतम दर से अधिक भुगतान कर दी गई राशि वापिस कर दी जाएगी। इस प्रकार वापिस की गई राशि पर कोई ब्याज देय नहीं होगा।

(v) नौवहन कम्पनियों के संघ / संयुक्त सेवा भागीदार द्वारा, उपरोक्तानुसार 40 यात्राएं पूरी नहीं हो पाएंगी तो बैंक गारंटी को भुनवा लिया जाएगा और इस प्रकार भुगतान की गई राशि और वास्तविक देयताएं, पत्तन द्वारा पोत के लिए पोत संबंधी प्रभार अलग रख लिए जाएंगे।

(vi) यह योजना टीएएमपी द्वारा अनुमोदन दिए जाने की तिथि से कम से कम दो वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेगी।

(vii) मुख्य मार्ग पोतों की पहले प्रस्तावित परिभाषा को संशोधित कर दिया गया है ताकि रियायत का लाभ उन पोतों / सेवाओं तक भी पहुँचाया जा सके जो किसी अफ्रीकी पत्तन की भी यात्रा कर चुके हों।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुए अभिमत का एक अंश और संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्क प्रासंगिक पार्टियों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होंगे।

7. इस प्रकरण के प्रसंस्करण के दौरान एकत्रित की गई सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) केन्द्रीय कन्टेनर पत्तन बनने के अपने लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सीएचपीटी ने मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों पर पोत-संबंधी प्रभारों के लिए उच्चतम दरें प्रस्तावित की हैं ताकि इस प्रकार के पोत चेन्नई पत्तन की यात्रा करने के लिए आकर्षित हों। इसने पड़ोस के अन्तर्राष्ट्रीय कन्टेनर पत्तनों में पोत संबंधी प्रभारों का भी विश्लेषण किया है और यह दिखाया है कि सीएचपीटी में वर्तमान प्रभार उनसे अधिक है। टूटीकोरिन पत्तन न्यास के लिए कुछ समय पहले ऐसी योजना को अनुमोदन प्रदान करके कन्टेनरों के आवागमन को तेजी से आगे बढ़ाने के उद्देश्य से मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए अधिकतम दरें आरम्भ करने की अवधारणा इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही स्वीकृत की जा चुकी है। सभी कन्टेनर पोतों पर पोत संबंधी प्रभारों में छूट देने के लिए वीपीटी का भी एक प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में अनुमोदित किया जा चुका है।

- (ii) उपयोगकर्ताओं ने सीएचपीटी के प्रस्ताव का सामान्य रूप से स्वागत ही किया है। फिर भी, उनकी ओर से एक मांग है कि ऐसी ही व्यवस्था सहायक पोतों और पोतों की अन्य श्रेणियों के लिए भी की जाए, जिनका जीआरटी उनके अन्तर्निहित डिजाइन के कारण अपेक्षाकृत बड़ा है। तथापि सीएचपीटी ने अपनी मूल स्थिति पर ही बल दिया है कि किसी भी छूट या रियायत के लिए वह केवल मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों पर ही विचार करना चाहता है। पत्तन का इस बात पर आग्रह करना कि वह इस मोड पर नए व्यापार को आकर्षित करने के लिए रियायत देना चाहता है और वर्तमान व्यापार को नहीं, अतार्किक नहीं जान पड़ता। मुख्य मार्ग पोतों के लिए अब आरम्भ की गई योजना की सफलता पर निर्भर करते हुए, सीएचपीटी को परामर्श दिया गया है कि वह सहायक पोतों के संदर्भ में भी स्थिति की समीक्षा करे। जब सीएचपीटी के दर-मान के अगले सामान्य समीक्षा / संशोधन के लिए प्रस्ताव तैयार किया जाए तब पोतों की अन्य श्रेणियों के पोत संबंधी प्रभावों में सामान्य कमी की बात भी ध्यान में रखी जा सकती है। रियायतों को पोतों की अन्य श्रेणियों तक भी पहुँचाने हेतु मुद्दे की जांच के लिए किसी अन्य कार्यवाई की प्रतीक्षा में इस प्रस्ताव को रोके रखने के लिए कोई औचित्यपूर्ण तर्क उभरकर नहीं आया है।
- (iii) चेन्नई और इन्नोर पत्तन स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन ने पूछा है कि जब बी ओ टी कराक के अन्तर्गत निजी कन्टेनर टर्मिनल प्रचालकों से मुख्य मार्ग पोतों को लाने की अपेक्षा की जाती है तो सीएचपीटी द्वारा रियायतें मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों तक पहुँचाने का क्या तर्क है। जबकि बीओटी कराक की शर्तों के अन्तर्गत निजी टर्मिनलों द्वारा मुख्य मार्ग पोतों को लाने की अनिवार्यता तथ्यात्मक है, सीएचपीटी की पहल को राजस्व की दृष्टि से और यातायात वृद्धि के प्रति उसकी अपेक्षा की दृष्टि से भी देखा जाना चाहिए। पहले तो, पोत संबंधी प्रभाव सीएचपीटी द्वारा लगाए जाते हैं, न कि सीसीटीएल द्वारा। यदि प्रस्तावित योजना के फलस्वरूप बड़े आकार के पोतों का यातायात बढ़ता है तो उसका लाभ सीएचपीटी के पास जमा होगा। दूसरा राजस्व में भागीदारी व्यवस्था की दृष्टि से, जैसाकि बीओटी कराक में समाहित है, सीएचपीटी प्राइवेट टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों से राजस्व प्राप्त करेगा। यदि कन्टेनर यातायात बढ़ जाएगा तो, न केवल निजी टर्मिनल प्रचालक को बल्कि सीएचपीटी को भी लाभ होगा।
- (iv) सीएचपीटी ने संबंधित उपयोगकर्ताओं के साथ दूसरे दौर का परामर्श करने के बाद अपने मूल प्रस्ताव में संशोधन किया है। अपने संशोधित प्रस्ताव में उच्चतम दरों को दो चरणों में प्रस्तावित किया है। वास्तव में, इसने रियायतों की पहुँच की संभावना को व्यापक किया है और अब भारतीय नौवहन निगम (एससीआई) द्वारा प्रचालित वर्तमान मुख्य मार्ग पोत भी इसमें सम्मिलित हो जाएंगे।
- सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित उच्चतम दरें, न्यूनाधिक रूप से एससीसी द्वारा दिए गए सुझावों के अनुरूप हैं। तथापि सीईपीएसए और एससीसीआई ने मांग की है कि उच्चतम दरों को इतना नीचे ले आया जाए कि लगभग 17400 जीआरटी वाले पोत भी इनके अन्तर्गत आ जाएं। सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि उसके यहाँ अभी 20,000 से 25,000 जीआरटी तक के पोत आते हैं और इसका इरादा मुख्य मार्ग के बड़े पोतों को आकर्षित करना है। किसी भी हलत में, 17400 जीआरटी वाले पोत वास्तविक पोत प्रभावों का ही भुगतान करेंगे जो सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित उच्चतम दर से कम ही होगा।
- (v) सीएचपीटी ने, एक वर्ष में 40 यात्राएं पूरी न कर पाने पर बैंक गारंटी भुनाने की स्थिति में, वास्तविक पोत संबंधी प्रभावों और उच्चतम दर के बीच अन्तर वाली राशि पर 15% प्रतिवर्ष की दर से ब्याज लगाने का प्रस्ताव किया है। यह ब्याज पोत द्वारा यात्रा आरम्भ करने की तिथि से बैंक गारंटी भुनाने की तिथि के बीच की अवधि के लिए होगा। सीएचपीटी ने अधिक संख्या में मुख्य मार्ग की यात्राओं की अपेक्षा रखते हुए रियायती दरें दी हैं, इसलिए यदि निर्धारित संख्या में यात्राएं सम्पन्न नहीं होती तो अन्तर वाली राशि पर ब्याज लगाने वाला इसका प्रस्ताव व्यवस्थित पाया जाता है।
- सीएचपीटी ने यह प्रस्ताव भी किया है कि वह वास्तविक प्रभावों और उच्चतम दर के बीच अन्तर वाली राशि वापिस करते समय उस पर ब्याज नहीं देगा। जैसा कि पत्तन द्वारा दण्ड ब्याज प्रतिदेय राशि के भुगतान में किए गए विलम्ब के लिए देय होता है और प्रतिदेय राशियों का भुगतान नौवहन कम्पनियों द्वारा न्यूनतम यात्राओं का लक्ष्य प्राप्त करने की शर्त के अधीन होता है। सीएचपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है। फिर भी, प्रतिदेयता के लिए आवश्यक शर्तें पूरी करने के बाद भी, सीएचपीटी प्रतिदेयता में विलम्ब करती है तो इसके दर-मान में पहले से इस विषय में मौजूद प्रावधानों के अनुसार दण्ड ब्याज का भुगतान किया जाना चाहिए।
- (vi) संशोधित प्रस्ताव में, सीएचपीटी ने मुख्य मार्ग पोत की परिभाषा को विस्तार से समझाया है जो न्यूनाधिक रूप से टीपीटी द्वारा अपनाई गई परिभाषा के अनुरूप ही है। ध्यान देने योग्य बात है कि नौवहन कम्पनी या, नौवहन कम्पनियों के संघ को उन्हें प्रदत्त रियायतों के लिए अर्हता प्राप्त करने के लिए कम से कम 40 यात्राएं करनी पड़ेंगी। इस प्रस्ताव के प्रति किसी उपयोगकर्ता ने कोई आपत्ति नहीं की।

- (vii) उपयोगकर्ताओं ने मांग की है कि योजना तीन वर्षों के लिए वैध होनी चाहिए। इस संशोधित प्रस्ताव में सीएचपीटी ने इस योजना को कम से कम दो वर्ष की अवधि के लिए वैध करने का प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी को अपनी आन्तरिक समीक्षा अग्रिम रूप से आरम्भ कर देने की सलाह दी जाती है ताकि दो वर्ष की आरम्भिक अवधि समाप्त होने पर आगे किसी अवधि के लिए इस योजना को विस्तार देने का निर्णय समय रहते ले लिया जाए और नौवहन कम्पनियाँ अपने प्रचालनों की योजना बना सकें।
- (viii) यदि पोतों की संख्या न्यूनधिक रूप से स्थिर रहती है तो एक जगह दी गई छूट की प्रतिक्रिया, अब अपनाए जा रहे प्रशुल्क निर्धारण के लागूताधिक मॉडल में अन्य गतिविधियों / क्षेत्रों पर भी होगी। निकट भविष्य में सीएचपीटी में अधिक मात्रा में कन्टेनर्स और अधिक संख्या में मुख्य मार्ग पोतों की यात्राओं की अपेक्षा करना अयथार्थवादी नहीं होगा। जब तक प्रस्तावित रियायत के कारण होने वाली राजस्व की हानि की भरपाई के लायक मात्रा नहीं बनती तब तक सीएचपीटी को ऐसी हानि को निवेश की गई पूंजी से छेने वाली कमाई में से, जैसा कि प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन में अनुमत किया गया है, समायोजित किया जाना चाहिए। दूसरे शब्दों में, जैसा कि एचसीसी द्वारा ठीक ही उल्लेख किया गया है, पत्तन कन्टेनर पोत गतिविधियों के राजस्व में, प्रस्तावित रियायत के कारण आने वाली गिरावट की भरपाई के लिए प्रशुल्क में कहीं और वृद्धि प्राप्त नहीं कर सकता।
- (ix) साधारण रूप से, पोत संबंधी प्रभारों में परिवर्तन, इनके भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि से 30 दिन बाद क्रियान्वित होता है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह प्रकरण मुख्य मार्ग पोतों के पोत संबंधी प्रभारों के लिए एक उच्चतम दर निर्धारित करने के लिए है कि दर-मान में निर्धारित प्रशुल्क के परिवर्तन के लिए, अनुमोदित प्रावधान को, भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से क्रियान्वयन के लिए अनुमति प्रदान की जाती है।

8. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी के इस संशोधित प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करती है और सीएचपीटी के दर-मान के अध्याय -II में निम्नानुसार एक नई धारा 2.3.7 जोड़ती है :

2.3.7. मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए विशेष योजना

- (i) योजना चेन्नई पत्तन की यात्रा करने वाले मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों पर लागू होगी। इस योजना के उद्देश्य से मुख्य मार्ग पोत / सेवा की परिभाषा एक ऐसे पोत या सेवा से मुख्य मार्गी पोत / सेवा के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए जिसकी यात्रा अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री मार्ग में एक प्रमुख केन्द्रीय पत्तन के या तो पूर्व की ओर या पश्चिम की ओर बढ़ती है- विशेष रूप से यात्रा को पूर्व में तान्जुंग पेल्लेपास (मलेशिया में), वैस्ट पोर्ट और सिंगापुर से आगे बढ़ना चाहिए और पश्चिम की ओर दुबई और सलाला से आगे बढ़ना चाहिए। अफ्रीकी पत्तनों की यात्रा करने वाला कोई पोत / सेवा भी इस योजना के अन्तर्गत रियायत का पात्र होगा। विशेष मार्ग में तुरंत अगले केन्द्रीय पत्तनों से आगे यात्रा का कम से कम एक पत्तन तो अवश्य होना चाहिए।
- (ii) 26509 जीआरटी से कम (क्षमता) वाले मुख्य मार्ग के कन्टेनर पोतों के लिए मार्गदर्शी प्रभार और पत्तन देयों की कुल राशि की अधिकतम सीमा 11500 अमरीकी डालर होगी और 26509 जीआरटी से अधिक (क्षमता) वाले मुख्य मार्ग कन्टेनर पत्तनों के लिए मार्गदर्शी प्रभार और पत्तन देयों की राशि की अधिकतम सीमा 14500 अमरीकी डालर होगी। जीआरटी के आधार पर यदि वास्तविक प्रभार निर्धारित उच्चतम दर मार्गदर्शी प्रभार और पत्तन देयताओं की मद में वही राशि देय होगी। बंदर भाड़ा प्रभार वास्तविक जीआरटी, बंदर में रहने की अवधि के अनुसार सभी मामलों में दर-मान के प्रावधानों के अनुसार देय होगा।
- (iii) संघ / संयुक्त सेवा भागीदारों को पहली यात्रा के आरम्भ से एक वर्ष के भीतर (सीएचपीटी की) कम से कम 40 यात्राएं पूरी करनी होंगी।
- (iv) नौवहन कम्पनियाँ दर-मान के अनुसार मार्गदर्शी प्रभार और पत्तन देयताओं का पूरा भुगतान करेंगी या इस योजना के अनुसार अधिकतम देय राशि का भुगतान करेंगी और पोत के लंगर डालने से पहले, लागू उच्चतम दर और वास्तविक देय राशि में अन्तर के लिए बैंक गारंटी प्रस्तुत करेंगी। वर्ष के अन्त में या 40 यात्राएं पूरी हो जाने पर, इनमें से जो भी पहले हो, पहले प्रस्तुत बैंक गारंटी बिना भुनाए वापिस कर दी जाएगी या पोतों के संबंध में उच्चतम दर से अधिक भुगतान की गई राशि लौटाई जाएगी। पत्तन द्वारा इस प्रकार प्रतिदेय या लौटाई गई राशि, जितनी अवधि तक उसके पास रही, उसके लिए कोई ब्याज देय नहीं होगा। किन्तु यदि पत्तन राशि लौटाने में विलम्ब करता है तो यह दर-मान के अध्याय-1, खंड 1.2 धारा (vi) के प्रावधानों के अनुसार दण्ड ब्याज भी अदा करेगा।

- (v) संघ / संयुक्त सेवाओं के भागीदार यदि उपरोक्तानुसार 40 यात्राएं पूरी नहीं कर पाते तो, संघ / संयुक्त सेवाओं के भागीदार अन्तिम पोत के समुद्री यात्रा आरम्भ करने के बाद 15 दिन के भीतर, इस योजना के अन्तर्गत प्राप्त की गई रियायत की राशि जमा करेंगे। यदि संघ / संयुक्त सेवाओं के भागीदार 15 दिन की निर्धारित अवधि में राशि जमा नहीं कर पाते हैं तो उनके द्वारा प्राप्त की गई रियायत की वसूली को क्रियान्वित करने के लिए पत्तन न्यास बैंक गारंटी को भुना लेगा यदि बैंक गारंटी भुनाई जाती है तो रियायत वाली राशि पर 15% प्रति वर्ष की दर से या टीएएमपी द्वारा समय-समय पर अधिसूचित दर के अनुसार, अंतिम पोत के यात्रा के निकलने के दिन से बैंक गारंटी भुनाए जाने के दिन तक की अवधि के लिए ब्याज भी वसूला जाएगा।
- (vi) यह योजना भारत में राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से कम से कम दो वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेगी।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 16th June, 2003

No. TAMP/14/2003-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Chennai Port Trust for introducing a special scheme of vessel related charges for main line container vessels as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/14/2003-CHPT

The Chennai Port Trust (CHPT)

Applicant

ORDER

(Passed on this 5th day of June 2003)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for introducing a special scheme of vessel related charges for main line container vessels.

2.1. The CHPT has made the following main points in favour of its proposal:

- (i). The Government of India has announced that the Chennai Port is to develop as a hub port on the east coast. In order to become a hub port, the container terminal has to serve main line vessels and attract not only the cargo from the hinterland but also from ICDs all over India as well as from the neighbouring ports and countries.
- (ii). The vessel related charges at the Chennai port are higher than those at the neighbouring international ports. They are approximately 4.6, 3.2 and 3.5 times the charges payable at the ports of Dubai, Singapore and Colombo respectively. This is a main deterrent to the main line vessels for calling at Chennai.
- (iii). Chennai is approximately 600 nautical miles away from the main International Sea Route. It is estimated that the cost of diversion of a vessel can be compensated by an additional parcel of 300 TEUs. In order to divert main line vessels to Chennai, a suitable climate for mainline vessels is to be created.

- (iv). The average cost per TEU on account of port dues and pilotage works out to Rs.634.84 per TEU for main line containers vessels at present whereas for feeder vessels it comes to Rs.308.14 per TEU which means that main line vessels are incurring more cost per TEU while calling at the Chennai Port.
- (v). It is relevant to mention that even the Tuticorin Port Trust (TPT) has prescribed a special package fee in order to attract the main line vessels.

2.2. In this backdrop, the CHPT has initially proposed to introduce a special scheme under vessel related charges for attracting main line container vessels to the port. It has stated that the feeder vessels will not be affected by the proposed scheme. The proposed scheme envisages the following:

- (i). Fixation of port dues and pilotage put together at a maximum limit of US \$ 14500. Berth hire charges are proposed to be recovered as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates (SOR).
- (ii). A minimum of 40 calls in a year are required to be made for availing the benefit envisaged in the scheme.
- (iii). A shipping line/consortium of shipping lines desirous of availing the facility, should announce the service and indicate the route and give a commitment to make at least 40 calls per year at the port.
- (iv). Main Line vessels will mean a vessel or service whose voyage extend beyond a major hub port in the international sea route either towards the east or west. It has specifically notified that the voyages beyond east has to extend beyond Tanjung Pelepas (in Malaysia), West Port and Singapore or towards the west the voyages has to extend beyond Dubai and Salalah. There should be atleast one port of call beyond the immediate hub ports indicated above in the particular route.
- (v). A bond for the difference between the actual port dues and pilotage in excess of US\$ 14500 is required to be given on berthing of the vessel, to enable the port to encash the guarantee so provided, if the shipping line or consortium does not complete 40 voyages in a year from the commencement of service or such proportionate number of calls in the period before the scheme expires. The bond shall also provide for recovery of interest at the rate of 15% or the TAMP approved rate from the date of sailing till the encashment. Thus, a vessel in the service need to pay the port dues and pilotage as per actuals, subject to a maximum of US\$ 14500, before taking the port clearance.
- (vi). The scheme will come into operation one month from the date of notification of the TAMP's approval and shall be valid for a period of one year thereafter.

2.3. This proposal was approved by the Board of Trustees of the CHPT in a meeting held on 24.1.2003.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal was forwarded to the Private Container Terminal operator at the CHPT and concerned port users/representative bodies of port users for their comments. The comments received from them were forwarded to the CHPT as feedback information.

4.1. A joint hearing was held in this case on 29 April 2003 at the CHPT premises in Chennai. At the joint hearing, the CHPT and the concerned users have made their submissions.

4.2. Conceding to the demands of the users at the joint hearing, the CHPT assured to further examine the matter relating to reduction in the ceiling rate and to introduce concessional rates in slabs to widen the scope of the scheme to cover more container vessels.

4.3. The users were advised to give their comments / suggestions, if any to the CHPT.

5. As decided in the joint hearing, the CHPT has reportedly held further consultation with the users on 6 May 2003, and has submitted its revised proposal. The contents of the revised proposal are furnished below:

- (i). At present, port is considering only main line container vessels for any concession.
- (ii). In line with the concessions offered by Tuticorin Port Trust (TPT), a two tier ceiling system is worked out. The two tier ceiling system is as follows:

Sl. No.	Particulars	Rate
(a).	Vessels below 26509 GRT	US \$ 11,500
(b).	Vessels more than 26509 GRT	US \$ 14,500

- (iii). The number of voyage to be completed by the consortium / joint services partners shall be a minimum of 40 in a year from the commencement of the first voyage.
- (iv). The shipping lines shall either pay full port dues and pilotage as per Scale of Rates and GRT of the vessels or pay the maximum amount due as per the scheme and submit a bank guarantee for the difference between the actual amount due and the ceiling applicable for the purpose on berthing of the vessels. At the end of the year or on completion of 40 voyages, whichever is earlier, the bank guarantees so submitted will be returned without encashment or the amounts paid in excess of the applicable ceiling rate in respect of vessels will be refunded. No interest shall be payable by the port on the amount thus refunded.
- (v). In the event of failure of consortium / joint service partners failing to complete 40 voyages as above, the bank guarantees will be encashed and the amount so paid and due as per actuals will be appropriated as vessel related charge for the vessel by the port.
- (vi). The scheme will be in force for a minimum period of two years from the date of approval by the TAMP.
- (vii). The earlier proposed definition of main line vessels has been modified so as to extend the concession even on vessel / service calling at any of the African ports.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website www.tariffauthority.org.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). In order to realize its objective of becoming a container hub port, the CHPT has proposed ceiling rates for marine charges on main line container vessels so that such vessels may find it attractive to call at the Chennai port. It has also analysed the marine charges at the neighbouring international container ports and showed that the existing charges at the CHPT are higher. The concept of introducing ceiling rates for main line container vessels to boost container traffic has already been admitted by this Authority, while approving such a scheme for the Tuticorin Port Trust sometime ago. A proposal of the VPT for allowing discount in vessel related charges on all container vessels has also been approved by this Authority recently.
- (ii). The users have generally welcomed the proposal of the CHPT. There is, however, a demand from them that a similar arrangement should be made for feeder vessel and also some other categories of vessels which by their inherent design have larger GRT. The CHPT has, however, reiterated its original position that it wants to consider only main line container vessels for any concession at present. The port's stand that it wants to give concession to attract new business and not to the existing one at this juncture is not found to be unreasonable. Depending on the success of the scheme now introduced to the main line container vessel, the CHPT is advised to review the position with reference to feeder vessels also. General reduction in vessel related charges for other categories of vessels can be kept in mind while formulating the proposal for the next general review / revision of the Scale of Rates of the CHPT. No justifiable reason is found to emerge for holding up the proposal in hand for want of further action to examine the issues about extending concessions to other categories of vessels.
- (iii). The Chennai and Ennore Ports Steamer Agents' Association has questioned the logic of the CHPT extending concessions to main line container vessels when the private container terminal operator is required by the BOT agreement to bring main line vessels. While the obligation of the private terminal to bring main line vessels is factual in terms of the BOT agreement, the initiative of the CHPT is to be seen from its revenue angle and its anticipation of traffic growth. Firstly, vessel related charges are levied by the CHPT and not by the CCTL. If traffic of larger size vessels increase as a result of the proposed Scheme, the benefit will accrue to the CHPT. Secondly, in view of the revenue sharing arrangement envisaged in the BOT agreement, the CHPT will derive revenue from the containers handled at the private terminal. If container traffic goes up, not only the private terminal operator but also the CHPT will stand to gain.
- (iv). The CHPT has revised its original proposal after holding a second round of consultation with the concerned users. In its revised proposal, it has proposed the ceilings in two tiers. This, in fact, has widened the scope of coverage of the concession and will now include the existing main line vessels operated by the SCI consortium. The revised ceiling rates proposed by the CHPT are more or less in line with the suggestion made by the HCC. The CEPsAA and MCCI have, however, demanded that the ceiling rate should be scaled down to cover vessels having GRT of around 17400. The CHPT has pointed out that it presently gets vessels of 20000-25000 GRT and its intention is to attract larger main line vessels. In any case, the vessels of 17400 GRT will pay actual marine charges which will be less than the ceiling rate proposed by the CHPT.
- (v). The CHPT has proposed to levy an interest of 15% on the differential amount between the actual vessel-related charges and the ceiling rate, in the event of encashing bank guarantees for not achieving 40 calls in a year. The interest will

be for the period from the date of sailing of vessels till the date of encashment of the bank guarantee. Since the concessional rate is given by the CHPT with the expectation of more number of main line calls, its proposal to levy interest on the differential amount if the stipulated number of calls does not materialise is found to be in order.

The CHPT has also proposed that it will not pay interest on refunding the difference between actual charges and the ceiling rate. Since penal interest is payable by port only for the delay caused by it in refunding and refunding is conditional upon the Lines achieving the minimum number of voyages, the proposal of the CHPT is accepted. Nevertheless, if the CHPT delays refund even after the required conditions for refunding are satisfied, then penal interest should be paid by it as per the provision in this regard already existing in its Scale of Rates.

In the revised proposal, the CHPT has elaborated the definition of main line vessel which is more or less in line with the definition adopted by the TPT. It is noteworthy that a shipping line or consortium of shipping line are required to make 40 calls in order to qualify for the concession extended. This proposal has not been objected to by any of the users.

The users have demanded that the scheme should be valid for three years. In its revised proposal, the CHPT has proposed to make the scheme valid for a minimum period of two years. The CHPT is advised initiate its internal review well in advance so that a decision on extending the scheme for a further period on expiry of initial two years can be taken well in time to enable the shipping lines to plan their operations.

If volume remaining more or less static, discount allowed at one place will have repercussion on other activity / segment in the cost plus model of tariff setting being adopted now. It may not be unrealistic to expect more containers volume and more number of main line vessels call at the CHPT in near future. Till such time volume bulks up to off-set the revenue loss on account of the proposed concession, the CHPT should adjust such loss from the return on capital employed allowed to it in the last general revision of tariff. In other words, as has been correctly pointed out by the HCC, the port cannot seek tariff increase elsewhere to compensate the drop in revenue in the container vessel activity on account of the proposed concession.

Ordinarily, an amendment in vessel related charges comes into effect 30 days after its notification in the Gazette of India. Bearing in mind the fact that this case is only for prescribing a ceiling rate for vessel related charges of main line vessels and not alteration of the tariff prescribed in the Scale of Rates, the approved provision is allowed to be enforced from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

In the result, and for the reasons give above, and based on a collective mind, this Authority approves the revised proposal of the CHPT and incorporates a 2.3.7 in Chapter-II of the Scale of Rates of CHPT as follows:

2.7. Special scheme for main line container vessels

The Scheme is applicable for main line container vessels calling at Chennai Port. For the purpose of this Scheme, main line vessel/service is defined as a vessel or service whose voyage extends beyond a major hub port in the international sea route either towards the east or the west – specifically a voyage towards the east has to extend beyond Tanjung Pelepas (In Malaysia), West

Port and Singapore or towards the west beyond Dubai and Salalah to qualify as a main line vessel. Any vessel/service calling at any of the African Ports will also be eligible for concession under the scheme. There should be at least one port of call beyond the immediate hub port, indicated in the particular route.

- (ii). The maximum limit for pilotage and port dues put together will be US\$ 11500 in case of main line container vessels with GRT below 26509 and for vessels with GRT above 26509, it will be US \$ 14500. If the actual charges based on GRT are less than the ceiling rates prescribed, the same shall only be payable towards pilotage and port dues. The berth hire charges shall be payable as per actual GRT for the period of occupation of berth as per the provisions of the Scale of Rates in all cases.
- (iii). The number of voyages to be completed by the consortium/joint service partners shall be a minimum of 40 in a year from the commencement of the first voyage.
- (iv). The shipping lines shall either pay full port dues and pilotage as per the Scale of Rates or pay the maximum amount due as per this scheme and submit a bank guarantee for the difference between the actual amount due and the ceiling applicable before berthing of the vessels. At the end of the year or on completion of 40 voyages, whichever is earlier the bank guarantees so submitted will be returned without encashment or the amounts paid in excess of the applicable ceiling rate in respect of vessels will be refunded. No interest shall be payable by the port for the holding period on the amount thus refunded. If there is delay in refund by the port, it will pay penal interest as per the provisions of Clause (vi); Section 1.2; Chapter-I of the Scale of Rates.
- (v). In the event of failure of consortium / joint service partners to complete 40 voyages as above, the consortium / joint service partners shall deposit the amount of concession availed under the scheme within 15 days of sailing of their last vessel. If consortium/joint service partners fail to deposit the amount within the stipulated 15 days, the Port Trust shall encash the bank guarantee to enforce recovery of concession availed by them. In the event of encashment of bank guarantee, the concession amount shall carry interest at the rate of 15% or at the rate notified by TAMP from time to time from the sailing of the last vessel till encashment of the bank guarantee.
- (vi). The scheme will be in force for a minimum period of two years from the date of its notification in the Gazette of India."

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT/III/IV/143/03-Exty.]